

GAETANO SILVESTRI

(Magnifico Rettore nell'Università degli Studi di Messina)

SALUTO DELL'UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI MESSINA

Anche quest'anno sono molto lieto di portare a questo Convegno il più caloroso saluto dell'Università di Messina. Un saluto non formale, ma intessuto di considerazioni molto positive nei confronti dell'attività che il Centro di Studi sui Trasporti ha svolto in questi ultimi anni e della qualità di questi Convegni, immancabili appuntamenti estivi, che affrontano temi di centrale importanza.

Una caratteristica dell'attività del CUST è, infatti, quella di cercare di realizzare una fattiva collaborazione tra cultura scientifica e accademica, prospettive professionali e tessuto economico e produttivo.

Oggi l'Università è proiettata nella società e deve trovare i punti di contatto con essa, senza perdere la sua natura specifica. È molto difficile non rifluire puramente nell'accademia e nello stesso tempo non diventare un istituto professionale. Bisogna trovare un giusto equilibrio, e credo che il CUST abbia dato un esempio notevole, nell'Università di Messina, di equilibrio tra le esigenze della ricerca scientifica, che devono essere il più possibile disinteressate, e quelle, invece, del tessuto produttivo e della società circostante, che devono essere giustamente interessate, orientate e funzionalizzate.

Il tema di quest'anno è molto stimolante, perché affronta una questione annosa, sulla quale ci sono stati tanti dibattiti e tanti indirizzi di politica economica, anche diversi e contrastanti, e sui quali credo si discuterà ampiamente anche in questo Convegno.

Sappiamo che la politica delle infrastrutture nel Mezzogiorno è stata il cavallo di battaglia della Cassa del Mezzogiorno, ma negli ultimi decenni abbiamo assistito alla mancanza di una visione di

sistema. Molto spesso le infrastrutture realizzate nel Mezzogiorno – sarebbe ingeneroso dire che non è stato fatto nulla – sono state caratterizzate da una visione frammentaria e, addirittura, localistica. Si andava a risolvere un problema specifico perché, magari, c’era una pressione politica abbastanza forte su quel problema specifico, problema rispettabilissimo ovviamente, ma che prescindeva da una visione di insieme.

Credo che sia venuto il momento di parlare di sistema dei trasporti, ecco perché ritengo che l’approccio proposto da questo Convegno sia molto produttivo.

Mi preme sottolineare, altresì, che bisogna predisporre le procedure in maniera tale da avere tempi certi e percorsi assolutamente prevedibili, sia nelle modalità, sia nei termini. La peggiore strage dell’ambiente è data, infatti, dalle opere, soprattutto infrastrutturali, iniziate e mai terminate.

Per esempio, nel caso del Ponte sullo Stretto di Messina (opera della quale in questo momento tanto si parla), la peggiore tragedia che possa capitare alla popolazione della Sicilia Orientale e della Calabria Meridionale è quella di un’opera così gigantesca iniziata e mai terminata, o la cui costruzione si protragga venti, trenta o quaranta anni. Ci sarebbe una devastazione del territorio senza avere in cambio il vantaggio della grande opera infrastrutturale di comunicazione. Gli esempi che abbiamo non sono certo incoraggianti: non voglio citare l’autostrada Messina-Palermo perché sarebbe come “sparare sulla Croce Rossa”, ma ci sono tante altre opere infrastrutturali iniziate e mai terminate o, comunque, finite in tempi biblici.

È evidente che si tratta di un problema di programmazione che attiene ad aspetti tecnici, ma anche ad aspetti giuridici, di procedure amministrative e ad aspetti finanziari. È auspicabile, una volta per tutte, che anche in Italia si faccia come in altri Paesi, cioè che un’opera pubblica abbia un inizio e una fine prevista e rispettata, in quanto ci sono già tutti soldi in partenza, la procedura è stata definita in tutti i suoi particolari, tutto è pronto e stabilito prima di dare il primo colpo di piccone.

Vorrei ricordare l’importanza di un ultimo aspetto. Le infrastrutture delle comunicazioni e dei trasporti del Mezzogiorno non

possono essere realizzate a “macchia di leopardo”, ma secondo una visione di sistema e di integrazione tra le varie modalità di trasporto.

Abbiamo avuto, come succede spesso in Italia, un brusco risveglio qualche mese fa con il tragico incidente ferroviario di Rometta. Che quella linea ferroviaria fosse ottocentesca lo sapevano tutti, era un fatto assolutamente noto, però c'è stato un grande dibattito nazionale solo in quanto si è verificato un grave sinistro con molte vittime.

Non è possibile che in Italia i problemi siano discussi e inseriti nell'agenda delle autorità responsabili, per fare e adottare provvedimenti, se ed in quanto avvengono le disgrazie. Nel suddetto caso, sarà compito dell'Autorità Giudiziaria verificare se esistano e di chi siano le responsabilità, problema non discutibile in questa sede. È nostro interesse, invece, vedere perché nel 2002 c'è ancora un binario unico in una tratta ferroviaria così importante.

Ciò non tanto per sollevare l'ennesima rivendicazione locale, quanto perché parlare di Ponte sullo Stretto, in una realtà infrastrutturale fatta di binari unici, sarebbe come se pensassimo di regalare un bellissimo paio di scarpe ad una persona con un vestito lacero, mal messo in tutta la sua persona. Non ha senso, quindi, parlare di Ponte sullo Stretto, se non si ripensa il trasporto ferroviario in Sicilia, se non si ripensano le condizioni in cui versa l'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Visione di sistema significa anche non lasciarsi abbagliare da idee che possono essere in sé e per sé affascinanti e, senz'altro, valide – non, sono tra quelli che fanno le virate sul ponte sullo Stretto – ma essere certi dell'utilità reale. Ciò non significa certamente fare demagogia, bensì essere realisti e prudenti.

Credo che proprio l'Università e i Convegni di natura scientifica, per la loro natura indipendente ed per il basso tasso di politicità, di strumentalismo politico, o di altro genere, siano il luogo ideale per avere una visione equilibrata, prudente e realistica.

Auguro buon lavoro a tutti. Grazie.

LUCIO BIANCO

(c.s.)

Siamo nella fase d'inizio del Convegno ed entriamo subito nel vivo della discussione. Dopo l'intervento del prof. Fanara e del Magnifico Rettore, mi sento esonerato dal fare particolari considerazioni.

Vorrei utilizzare uno, due minuti, per salutare tutti i presenti e per ringraziare il prof. Fanara per questo Incontro, divenuto ormai tradizionale. Desidero ringraziarlo a nome di tutti, perché credo che l'Incontro organizzato annualmente dal CUST sia rimasta l'unica occasione per dibattere i problemi dei trasporti in Italia tra esperti che operano in campi diversi. Dopo la cessazione dell'attività del Progetto Finalizzato Trasporti del CNR, mi sembra che non ci sia più un luogo in cui, periodicamente, si possano dibattere questi problemi, per i quali politici, amministratori e tecnici ricercano soluzioni adeguate.

Un ulteriore ringraziamento volevo porgerlo al prof. Fanara a carattere personale. Il prof. Fanara continua ad iscrivermi tra gli esperti dei trasporti, anche se da quasi sei anni mi occupo di altro e, forse, sono un po' "obsoleto" per la materia trasportistica. Ma esser presente qui, allo stesso tempo, mi fa sentire giovane perché mi riporta indietro nel tempo a quando ci siamo conosciuti, venti anni fa.

Passando a trattare il tema del Convegno, desidero sottolineare qualcuno degli aspetti che sono stati richiamati dal prof. Fanara e dal Magnifico Rettore.

Nell'ambito del sistema dei trasporti, le infrastrutture sono viste come elementi strategici che devono adeguarsi ad una crescita della domanda di mobilità. Accanto alla crescita della domanda, si impone una crescita della qualità dei servizi. Questo, credo, rappresenta un aspetto, non dico nuovo, ma da tenere in considerazione. Non basta rispondere con la liberalizzazione dei mercati, occorre, come è stato sottolineato dal prof. Fanara, pensare ad un modello di sviluppo sostenibile.

La questione dello sviluppo sostenibile spesso è stata usata come *slogan*: essa ricomprende aspetti relativi all'ambiente, alla sicurezza, e non c'è dubbio che, senza volere essere catastrofici, il problema ambientale è ineludibile. Bisogna chiedersi, quindi, come coniugare sviluppo e conservazione dell'ambiente, e credo che una sede come questa sia quella giusta per approfondire la riflessione sul tema e dare, possibilmente, un contributo di idee.

Nell'ambito del sistema trasporti, l'infrastruttura è sicuramente un elemento prioritario e rappresenta lo strumento attraverso cui si rende possibile il soddisfacimento della domanda di mobilità. Oggi, parlare di infrastruttura significa riferirsi all'interconnessione e, a livello europeo, all'interoperabilità, al coordinamento delle politiche europee con le politiche nazionali. Queste sono le parole chiave che consentono di realizzare un sistema di trasporti efficace ed efficiente a livello europeo.

Da questi presupposti è scaturita tutta una attività normativa, comunitaria e nazionale: con riferimento a quest'ultima si rileva fondamentale la Legge "Obiettivo", citata prima dal prof. Fanara, finalizzata a colmare il deficit infrastrutturale.

Concordo pienamente con le ultime osservazioni del Magnifico Rettore: troppo spesso si pone l'accento su uno degli aspetti del sistema dei trasporti, senza verificare le interconnessioni ed i *feedback* che gli interventi operati su una componente o un sottosistema producono complessivamente (l'esempio dello straccione cui vengo-
no regolate un bel paio di scarpe è quanto mai emblematico di alcune situazioni verificatesi nel nostro Paese in questo settore).

Oggi non si può disquisire sui trasporti se non si parte dallo scenario europeo, e non a caso la prima sessione di lavoro di questo interessante Convegno è dedicata all'analisi del quadro europeo, e alle conseguenti ripercussioni a livello nazionale, in particolare sul Mezzogiorno.

Fatta questa premessa, non mi resta che cedere la parola al dott. Alain Baron, Responsabile del Finanziamento delle Reti Trans-europee di Trasporto della Commissione Europea, che illustrerà il quadro comunitario di sostegno delle infrastrutture e corridoi multi-modalità nel Libro Bianco dei trasporti: stato dell'arte e prospettive.

Prego, dott. Baron.